Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3195

27. 10. 88

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/2198 Nr. 2.10 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung

- **der Richtlinie 74/561/EWG über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr**
- **der Richtlinie 74/662/EWG über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr**
- **der Richtlinie 77/796/EWG über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer (KOM[88] 95 endg.)**

»Rats.-Dok. Nr. 5192/88«

A. Problem

Die EG-Kommission will die qualitativen Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers und des Personenkraftverkehrsunternehmers vereinheitlichen.

B. Lösung

Zustimmung zu der Vorlage mit Vorbehalten.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel auf eine Verbesserung des anliegenden Richtlinienentwurfs gemäß dem nachfolgenden Bericht hinzuwirken.

Bonn, den 12. Oktober 1988

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst	**Gries**
Vorsitzender	Berichterstatter

Anlage

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 74/561/EWG über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr, der Richtlinie 74/562/EWG über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr und der Richtlinie 77/796/EWG über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die gemeinsamen Regeln, die mit der Richtlinie 74/561/EWG und der Richtlinie 74/562/EWG eingeführt wurden, sollen ausdrücklich zur Gesundung des Verkehrsmarkts und zur Verbesserung der Dienstleistungen der Verkehrsunternehmer beitragen und die tatsächliche Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit erleichtern.

In den genannten Richtlinien sind drei Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers niedergelegt, nämlich die persönliche Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung. Die Richtlinien schreiben zwar einige Regeln zur fachlichen Eignung vor, legen aber nicht den Inhalt der ersten beiden Voraussetzungen fest. Sie überlassen es vielmehr den Mitgliedstaaten, auf einzelstaatlicher Ebene geeignete Maßnahmen zu treffen; sie empfehlen allerdings eine „spätere Koordinierung" auf diesem Gebiet.

Der Rat hat am 30. Juni 1986 Schlußfolgerungen angenommen, wonach zur endgültigen Ordnung des freien Marktes für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten unter anderem eine Regelung für gemeinschaftliche Befähigungsnachweise, die auf der Grundlage ausschließlich qualitativer Kriterien erteilt werden, gehören muß.

Zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Verkehr, die auch die Zulassung nichtansässiger Verkehrsunternehmer zum innerstaatlichen Verkehr der Mitgliedstaaten umfaßt, ist es wichtig, daß die wesentlichen Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf und die Zurücknahme der Genehmigung zu seiner Ausübung durch gemeinsame Regeln möglichst weitgehend koordiniert oder sogar harmonisiert werden.

Diese Harmonisierung ist auch für die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die in den einzelnen Mitgliedstaaten niedergelassenen Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmer wichtig.

Auf der Grundlage der sonstigen Gemeinschaftsregeln für den Güterkraftverkehr müssen die Vorschriften über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers auf Unternehmer angewendet werden, die Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t einsetzen.

Bei der persönlichen Zuverlässigkeit ist es zur wirksamen Gesundung des Marktes notwendig, daß der Zugang zu diesen beiden Berufen und deren Ausübung neben der allgemeinen Voraussetzung eines guten Leumunds, die für jedes Handelsgewerbe erfüllt sein muß, noch einheitlich von besonderen Anforderungen im Bereich des Verkehrs abhängig gemacht wird.

Bei der finanziellen Leistungsfähigkeit ist es zur Gewährleistung, daß der Verkehrsunternehmer den Verpflichtungen seines Berufs nachkommen kann und die Unternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten gleich behandelt werden, wichtig, daß eine finanzielle Mindestgarantie festgelegt wird, über die der Verkehrsunternehmer ständig verfügen muß, um zur Ausübung seines Berufs berechtigt zu sein.

Im Zusammenhang mit der fachlichen Eignung erscheint es angesichts der Erfahrungen mit den einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 74/561/EWG und 74/562/EWG angezeigt, auf einige Vorschriften dieser Richtlinien näher einzugehen und die Liste der von den Verkehrsunternehmern verlangten Kenntnisse durch einige weitere Sachgebiete zu ergänzen, und zwar für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmer insbesondere durch Kenntnisse der Umweltschutzvorschriften und für Güterkraftverkehrsunternehmer durch Kenntnisse der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter.

Die Änderung der Richtlinie 77/796/EWG über die Anerkennung der Bescheinigungen als Nachweis für die fachliche Eignung, einschließlich der Bescheinigungen über den Erwerb praktischer Erfahrungen, ist notwendig, um der neuen Voraussetzung Rechnung zu tragen, daß Verkehrsunternehmer eine Prüfung mit Erfolg ablegen müssen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 15. April 1988 — 121 - 680 70 - E - Ve 166/88.

Artikel 1

Die Richtlinie 74/561/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

   „Diese Richtlinie gilt nicht für natürliche Personen oder Unternehmen, die Beförderungen im Güterkraftverkehr mit Kraftfahrzeugen durchführen, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen nicht übersteigt."

2. Artikel 3 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

   „Die Voraussetzung der persönlichen Zuverlässigkeit besteht nicht allein darin, daß die allgemeinen Voraussetzungen erfüllt werden, die für jedes Handelsgewerbe erfüllt sein müssen; die betreffenden Verkehrsunternehmer dürfen in den letzten drei Jahren auch keiner Verstöße überführt worden sein, durch die sie nach den einzelstaatlichen, gemeinschaftlichen und internationalen Vorschriften auf dem Gebiet des Beförderungswesens und Straßenverkehrs, insbesondere nach den Regeln über die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, die Sicherheit im Straßenverkehr und der Fahrzeuge, für die Ausübung ihres Berufs und die Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Führung des Verkehrsunternehmens nicht mehr geeignet sind."

3. In Artikel 3 Abs. 3 erhält der letzte Satz folgende Fassung:

   „Zu diesem Zweck muß das Verkehrsunternehmen ständige Finanzgarantien in Höhe von 10% des Neuwertes jedes im Unternehmen eingesetzten Fahrzeugs nachweisen können. Dieser Betrag kann von den Mitgliedstaaten nach Konsultation der Kommission unter Berücksichtigung der Situation des Verkehrsunternehmers und insbesondere der Größe des Unternehmens verringert werden."

4. Artikel 3 Abs. 4 erhält folgende Fassung:

   „Die Voraussetzungen der fachlichen Eignung sind erfüllt, wenn Kenntnisse auf den in der Liste im Anhang aufgeführten Sachgebieten vorhanden sind, die im Rahmen einer schriftlichen Prüfung von der vom jeweiligen Mitgliedstaat dafür bestellten Behörde festgestellt worden sind. Die erforderlichen Kenntnisse können durch den Besuch von Lehrgängen oder durch praktische Erfahrung in einer mindestens fünfmonatigen adäquaten Tätigkeit in einem Verkehrsunternehmen erworben werden. Die Mitgliedstaaten können die Inhaber bestimmter Hochschul- oder Fachschuldiplome, die gründliche Kenntnisse auf den in der Liste im Anhang zu dieser Richtlinie aufgeführten Sachgebieten gewährleisten, von der Prüfung in den von den Diplomen abgedeckten Sachgebieten ausnehmen. Diese Diplome werden von den Mitgliedstaaten eigens bezeichnet. Als Nachweis der fachlichen Eignung muß eine Bescheinigung vorgelegt werden, die von der in Unterabsatz 1 genannten Behörde ausgestellt worden ist."

5. Es ist ein neuer Artikel 6a mit folgendem Wortlaut einzufügen:

   „1. Die Mitgliedstaaten unterrichten sich gegenseitig über alle ihnen vorliegenden Informationen über Verstöße nichtansässiger Verkehrsunternehmer, die zu einer Zurücknahme der Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers führen könnten, und teilen die von ihnen getroffenen Strafmaßnahmen mit.

   2. Nimmt ein Mitgliedstaat die Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im grenzüberschreitenden Verkehr zurück, so unterrichtet er alle übrigen Mitgliedstaaten."

6. Im Anhang zur Richtlinie sind unter Buchstabe A

   — am Ende der Ziffer 2 folgende Sachgebiete anzufügen:

     — Verfahren der Führung von Güterkraftverkehrsunternehmen;

     — Logistik;

     — Sachkunde.

   — Ziffer 5 erhält folgende Fassung:

   „5. Sicherheit im Straßenverkehr und Umweltschutz.

   — Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den Straßenverkehr;

   — Sicherheit im Straßenverkehr;

   — Unfallverhütung und bei Unfällen zu ergreifende Maßnahmen;

   — Beförderung gefährlicher Güter;

   — Beförderung von Nahrungsmitteln in Behältern, die gefährliche Güter enthalten haben;

   — innerstaatliche Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Umweltbelastungen."

Artikel 2

Die Richtlinie 74/562/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

   „Die Voraussetzung der persönlichen Zuverlässigkeit besteht nicht allein darin, daß den allgemeinen Voraussetzungen entsprochen wird, die für jedes Gewerbe erfüllt sein müssen; die betreffenden Verkehrsunternehmer dürfen in den letzten drei Jahren auch keiner Verstöße überführt worden sein, durch die sie nach den innerstaatlichen, gemeinschaftlichen und internationalen Vorschriften auf dem Gebiet des Beförderungswesens und Straßenverkehrs, insbesondere nach den Regeln über die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, die Sicherheit im Straßenverkehr und der Fahrzeuge, für die Ausübung ihres Berufs und die Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Führung des Verkehrsunternehmens nicht mehr geeignet sind."

2. In Artikel 2 Abs. 3 erhält der letzte Satz folgende Fassung:

   „Zu diesem Zweck muß das Verkehrsunternehmen ständige Finanzgarantien in Höhe von 10% des Neuwertes jedes im Unternehmen eingesetzten Fahrzeugs nachweisen können. Dieser Betrag kann von den Mitgliedstaaten nach Konsultation der Kommission unter Berücksichtigung der Situation des Verkehrsunternehmers und insbesondere der Größe des Unternehmens verringert werden."

3. Artikel 2 Abs. 4 erhält folgende Fassung:

   „Die Voraussetzungen der fachlichen Eignung sind erfüllt, wenn Kenntnisse auf den in der Liste im Anhang aufgeführten Sachgebieten vorhanden sind, die im Rahmen einer schriftlichen Prüfung von der vom jeweiligen Mitgliedstaat dafür bestellten Behörde festgestellt worden sind. Die erforderlichen Kenntnisse können durch den Besuch von Lehrgängen oder durch praktische Erfahrung in einer mindestens fünfmonatigen adäquaten Tätigkeit in einem Verkehrsunternehmen erworben werden. Die Mitgliedstaaten können die Inhaber bestimmter Hochschul- oder Fachschuldiplome, die gründliche Kenntnisse auf den in der Liste im Anhang zu dieser Richtlinie aufgeführten Sachgebieten gewährleisten, von der Prüfung in den von diesen Diplomen abgedeckten Sachgebieten ausnehmen. Diese Diplome werden von den Mitgliedstaaten eigens bezeichnet.

   Als Nachweis der fachlichen Eignung muß eine Bescheinigung vorgelegt werden, die von der in Unterabsatz 1 genannten Behörden ausgestellt worden ist."

4. „1. Die Mitgliedstaaten unterrichten sich gegenseitig über alle ihnen vorliegenden Informationen über Verstöße nichtansässiger Verkehrsunternehmer, die zu einer Zurücknahme der Zulassung zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers führen könnten, und teilen die von ihnen getroffenen Strafmaßnahmen mit.

   2. Nimmt ein Mitgliedstaat die Zulassung zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im grenzüberschreitenden Verkehr zurück, so unterrichtet er alle übrigen Mitgliedstaaten."

5. Im Anhang zur Richtlinie sind unter Buchstabe A

   — am Ende der Ziffer 2 folgende Sachgebiete anzufügen:

   „— Verfahren der Führung von Personenkraftverkehrsunternehmen;

   — Logistik;

   — Sachkunde."

   — Ziffer 5 erhält folgende Fassung:

   „5. Sicherheit im Straßenverkehr und Umweltschutz.

   — Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den Straßenverkehr;

   — Sicherheit im Straßenverkehr;

   — Unfallverhütung und bei Unfällen zu ergreifende Maßnahmen;

   — innerstaatliche Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Umweltbelastungen."

Artikel 3

Die Richtlinie 77/796/EWG wird wie folgt geändert:

In Artikel 5 Abs. 1 ist der Teilsatz „oder auf einer dreijährigen praktischen Erfahrung" zu streichen.

Artikel 4

1. Artikel 1 Absätze 1 und 4, Artikel 2 Abs. 3 und Artikel 3 dieser Richtlinie, mit der die Richtlinien 74/561/EWG, 74/562/EWG und 77/796/EWG geändert werden, gelten nicht für Straßenverkehrsunternehmer, die vor dem 1. Januar 1990 zum Beruf zugelassen worden sind.

2. Für Straßenverkehrsunternehmer, auf die der Sachverhalt in Absatz 1 zutrifft, gelten die Richtlinien, die vor dieser Richtlinie in Kraft waren.

Artikel 5

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Konsultierung der Kommission die Maßnahmen, die zur Durchführung der mit dieser Richtlinie geänderten Vorschriften erforderlich sind. Diese Vorschriften gelten auf jeden Fall vom 1. Januar 1990 an.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Begründung

1. **Allgemeines**

Im Jahre 1985 unterbreitete die Kommission dem Rat einen Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind[1]); im Jahre 1987 unterbreitete sie einen ähnlichen Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind[2]).

Ziel dieser beiden Vorschläge ist es, nichtansässigen Verkehrsunternehmen — natürliche Personen und Unternehmen —, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen und zur Durchführung von Beförderungen im grenzüberschreitenden Güter- oder Personenkraftverkehr zugelassen sind, die Möglichkeit zu geben, ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Orts der Niederlassung ähnliche Beförderungen im innerstaatlichen Verkehr (Kabotage) vorübergehend auch in einem anderen Mitgliedstaat durchzuführen. Eine der im Kommissionsvorschlag genannten Voraussetzungen für die Zulassung zur Kabotage ist die Erfüllung der in den Richtlinien des Rates 74/561/EWG bzw. 74/562/EWG niedergelegten Voraussetzung, zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers bzw. Personenkraftverkehrsunternehmers zugelassen zu sein.

Die Kommission hat dem Rat auch zwei Vorschläge unterbreitet, um nichtansässigen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, im grenzüberschreitenden Güter- oder Personenkraftverkehr innerhalb der Gemeinschaft tätig zu werden; es handelt sich um einen Vorschlag für eine Verordnung des Rates über den Zugang zum Markt im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten[3]) und einen Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen[4]). In diesen Verordnungsvorschlägen werden ähnliche Voraussetzungen wie in den Kabotage-Vorschlägen zur Durchführung von Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr festgelegt, u. a. auch die Voraussetzung, in einem Mitgliedstaat niedergelassen und für Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen zu sein, sowie die Voraussetzung, die Vorschriften der obigen Richtlinien zu erfüllen. Im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr müssen Verkehrsunternehmer außerdem nachweisen, daß sie vorher drei Jahre auf dem innerstaatlichen Verkehrsmarkt tätig waren.

Diese vier Vorschläge zur Förderung der Dienstleistungsfreiheit im Verkehr sind in Übereinstimmung mit Artikel 75 Abs. 1 des EWG-Vertrags vorgelegt worden, was im Urteil des Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 in der Rechtssache 13/83 bekräftigt wird.

Die Richtlinien 74/561/EWG und 74/562/EWG haben sich bisher recht gut bewährt; allerdings bestehen Unterschiede in ihrer Durchführung. Ausnahmen bilden Griechenland, Italien und Spanien, die beide Richtlinien immer noch nicht ordnungsgemäß umgesetzt haben, und Portugal, das die Richtlinie 74/562/EWG überhaupt noch nicht umgesetzt hat.

Darüber hinaus enthalten die Richtlinien keine ausführlichen Vorschriften über die Voraussetzungen der „persönlichen Zuverlässigkeit" und der „entsprechenden finanziellen Leistungsfähigkeit"; in den Richtlinien heißt es nur, daß diese später festgelegt würden.

2. Die Liberalisierung des innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehrs der Gemeinschaft hat zur Folge, daß Verkehrsunternehmer aller Mitgliedstaaten auf allen Märkten tätig werden können, sofern sie die oben erwähnten Voraussetzungen erfüllen.

Bei der Aussprache im Rat über die vier eingangs erwähnten Kommissionsvorschläge, insbesondere den Vorschlag für den Zugang zum Markt im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, hat der Rat daher gefordert, daß die Richtlinien über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers angeglichen und die Vorschriften über die persönliche Zuverlässigkeit und die finanzielle Leistungsfähigkeit ausführlicher niedergelegt werden.

Diese Aufgabe muß in der Tat durchgeführt werden, damit die Verkehrsunternehmer bei ihrer Arbeit auf einer fairen und gleichen Grundlage zueinander in Wettbewerb treten, das Niveau der beruflichen Qualifikation des Straßenverkehrsunternehmers erhalten und gegebenenfalls gehoben wird und außerdem die Mitgliedstaaten leichter überprüfen können, ob nichtansässige Verkehrsunternehmer den in den vier erwähnten Kommissionsvorschlägen niedergelegten Mindestanforderungen entsprechen. Aus all diesen Gründen ist jetzt der richtige Zeitpunkt gekommen, um die Umsetzung der Richtlinien anzugleichen und Mindestvoraussetzungen für die persönliche Zuverlässigkeit und die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit niederzulegen.

[1]) ABl. C 349 vom 31. Dezember 1985.
[2]) ABl. C 77 vom 24. März 1987.
[3]) ABl. C 65 vom 12. März 1987.
[4]) ABl. C 120 vom 6. Mai 1987.

3. Die als Anlage beigefügten Vorschläge zur Änderung der Richtlinien des Rates 74/561/EWG und 74/562/EWG zielen daher darauf ab, Mindestvoraussetzungen für die persönliche Zuverlässigkeit von Personen, die zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers zugelassen werden oder ihre Tätigkeit in diesem Beruf fortsetzen wollen, festzulegen, nämlich, daß sie keinerlei schwerer und wiederholter Verstöße überführt wurden.

   Es wird eine finanzielle Mindestgarantie festgesetzt, über die ein Verkehrsunternehmer verfügen muß, um einen guten und sicheren Betrieb seines Unternehmens zu gewährleisten. Außerdem wird die neue Voraussetzung eingeführt, daß jeder neu zugelassene Verkehrsunternehmer praktische Erfahrungen und die Teilnahme an Lehrgängen nachzuweisen sowie eine Prüfung abzulegen hat, um seine fachliche Eignung unter Beweis zu stellen; diese Vorschrift soll die gegenwärtig geltende Regelung ablösen, nach der entweder praktische Erfahrung oder Fachkenntnisse erforderlich sind. In die Liste der Sachgebiete, auf denen Verkehrsunternehmer Kenntnisse besitzen müssen, um die Prüfung zu bestehen, wurden einige neue Sachgebiete aufgenommen; das wichtigste ist die Beförderung gefährlicher Güter. Es versteht sich von selbst, daß diese Beförderungen möglichst gut und sicher durchgeführt werden müssen.

   Neu für die Mitgliedstaaten ist die Verpflichtung, sich gegenseitig über Verstöße von Verkehrsunternehmern zu unterrichten, die zu einer vorübergehenden oder endgültigen Zurücknahme der Zulassung zum Beruf führen könnten. Diese gegenseitige Unterrichtung durch die Mitgliedstaaten ist vor allem im Hinblick auf den künftig liberalisierten Verkehrsmarkt der Gemeinschaft wichtig und dürfte zu einer Erhaltung des beruflichen Niveaus beitragen.

   Eine kleine Abänderung, die sich aus den vorgenannten Änderungen ergibt, muß im Text der Richtlinie Nr. 77/796/EWG über die gegenseitige Anerkennung der Diplome vorgenommen werden.

   Die Änderung der Richtlinien dürfte zu einem besseren, effizienteren und rentableren Straßenverkehrsmarkt führen, was für das Straßenverkehrsgewerbe und seine Nutzer von unmittelbarem Vorteil sein wird.

   Das Ergebnis dürfte der gesamten Wirtschaft in der Gemeinschaft zum Vorteil aller Bürger zugute kommen.

Spezifische Erwägungen

Artikel 1 Abs. 1

Da es sich bei dem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen um das Mindestgewicht handelt, das in anderen Gemeinschaftsvorschriften Anwendung findet, erscheint es zweckmäßig, dieses Gewicht auch in dieser Richtlinie zugrundezulegen[1]).

Artikel 1 Abs. 2 und Artikel 2 Abs. 1

Mindestanforderungen an die „persönliche Zuverlässigkeit" sind wünschenswert, um eine gewisse Einheitlichkeit bei den Voraussetzungen und Gepflogenheiten der Mitgliedstaaten zu erzielen.

Artikel 1 Abs. 3 und Artikel 2 Abs. 2

Aus den weiter oben in Absatz 2 genannten Gründen ist es ebenfalls wünschenswert, besondere Mindestanforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit der Verkehrsunternehmer zu stellen.

Artikel 1 Abs. 4 und Artikel 2 Abs. 3

Um sicherzustellen, daß potentielle Verkehrsunternehmer eine angemessene fachliche Eignung und ein gleiches Mindestmaß an Fachkenntnissen besitzen, ist die Anforderung eingeführt worden, daß sie alle künftig Lehrgänge besuchen, praktische Erfahrung erwerben und zusätzlich eine Prüfung mit Erfolg ablegen müssen. Diese Änderung bedeutet außerdem, daß ein Verkehrsunternehmer, der bereits über eine Qualifikation auf bestimmten Sachgebieten verfügt, die Gegenstand der Prüfung zum Nachweis der fachlichen Eignung sind, von der Prüfung in diesen Fächern, nicht aber von der gesamten Prüfung ausgenommen werden kann, wie es zur Zeit der Fall ist.

[1]) ABl. C 65 vom 12. März 1987.

Artikel 1 Abs. 5 und Artikel 2 Abs. 4

Für die Mitgliedstaaten wird eine neue Verpflichtung eingeführt. Sie müssen sich gegenseitig über Verstöße im grenzüberschreitenden Verkehr unterrichten, die zu einer Zurücknahme der Zulassung zum Beruf des Verkehrsunternehmers führen könnten; außerdem hat der Mitgliedstaat, der einen Verkehrsunternehmer nicht mehr zur Ausübung seines Berufs im grenzüberschreitenden Verkehr zuläßt, die übrigen Staaten entsprechend zu informieren. Mit dieser Vorschrift soll den zuständigen Behörden die Möglichkeit gegeben werden, Verkehrsunternehmer, die außerhalb des Staates ihrer Niederlassung tätig sind, leichter zu überwachen.

Artikel 1 Abs. 6 und Artikel 2 Abs. 5

Es erweist sich als zweckmäßig, die derzeitige Liste der Sachgebiete, auf denen Verkehrsunternehmer gewisse Kenntnisse besitzen müssen, durch einige neue Sachgebiete zu ergänzen und diese in den Anhang aufzunehmen, vor allem für Güterkraftverkehrsunternehmer die Beförderung gefährlicher Güter, was sich von selbst versteht.

Artikel 3

Diese Änderung ergibt sich aus der neuen Voraussetzung, daß Verkehrsunternehmer eine Prüfung ablegen müssen.

Artikel 4

Keine Erläuterung.

Bericht des Abgeordneten Gries

Die in der Anlage enthaltene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 11/2198 Nr. 2.10 vom 25. April 1988 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung am 12. Oktober 1988 behandelt.

I. Ziel und Inhalt der Vorlage

Durch den Richtlinienentwurf sollen die qualitativen Anforderungen an den Beruf eines selbständigen Güterkraftverkehrsunternehmers oder Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr der Gemeinschaft wie folgt vereinheitlicht werden:

1. Persönliche Zuverlässigkeit: In den letzten drei Jahren keine Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften auf dem Gebiete des Straßenverkehrs und des Beförderungswesens, die auf fehlende Eignung schließen lassen.
2. Finanzielle Leistungsfähigkeit: Nachweis von Finanzgarantien in Höhe von 10 v. H. des Neuwertes der eingesetzten Fahrzeuge.
3. Fachliche Eignung: Nachweis der erforderlichen Kenntnisse durch Ablegung einer schriftlichen Prüfung. Die erforderlichen Kenntnisse können durch Lehrgänge oder durch eine mindestens fünfmonatige praktische Tätigkeit erworben worden sein.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

Der Ausschuß für Verkehr begrüßt einmütig die vorgesehene Harmonisierung der Mindestanforderungen über den Zugang zu dem Beruf des Verkehrsunternehmers in der Europäischen Gemeinschaft. Den subjektiven Zulassungsvoraussetzungen kommt im künftigen europäischen Binnenmarkt — neben gleichen Wettbewerbsbedingungen — eine besondere Bedeutung zu. Diese Bedingungen müssen darauf gerichtet sein, den Wettbewerb dauerhaft zu sichern. Eine Monopolisierung der Märkte muß ebenso unterbunden werden, wie die Bildung struktureller Überkapazitäten.

Nach Auffassung des Ausschusses sollte der vorgelegte Entwurf wie folgt verbessert werden:

1. Persönliche Zuverlässigkeit des Unternehmers:

   Ein präziser Tatbestandskatalog von Verstößen, die die Zuverlässigkeit in Frage stellen, ist Voraussetzung für eine gleichmäßige Anwendung der entsprechenden Vorschrift innerhalb der Europäischen Gemeinschaft. Wer schwerwiegend oder wiederholt gegen geltendes Recht verstößt, ist für den Beruf des selbständigen Unternehmers nicht geeignet. Unverzichtbar sind wirksame Kontrollen über die Durchführung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

2. Finanzielle Leistungsfähigkeit:

   Ein Nachweis von Finanzgarantien in Höhe von 10 v. H. des Neuwertes des eingesetzten Wagenparkes reicht nach Auffassung des Ausschusses nicht aus. Zu fordern sind 25 v. H.

3. Sach- und Fachkunde:

   Die vorgesehene Regelung entspricht weitgehend den nationalen Anforderungen; die Bundesregierung wird jedoch ersucht zu prüfen, ob der Nachweis einer mindestens dreijährigen nicht untergeordneten Tätigkeit in einem Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs beziehungsweise des Straßenpersonenverkehrs für die fachliche Qualifizierung ausreicht.

   Die Ausweitung der Prüfungsmaterien und insbesondere die Aufnahme des Bereichs „Beförderung gefährlicher Güter" wird unterstützt. Die Prüfungsinhalte und Prüfungsgebiete bedürfen jedoch der Präzisierung. Dies gilt vor allem für die Fragen der betriebswirtschaftlich „richtigen" Kalkulation.

   Die Lerninhalte sind nachzuweisen durch das Bestehen einer umfassenden Eignungsprüfung gemäß der Richtlinie 74/561/EWG.

4. Ein gleichartiger Vollzug der EG-Regelungen setzt voraus, daß die Mitgliedstaaten ausnahmslos die bereits bestehenden Richtlinien in nationales Recht umsetzen, was zur Zeit noch nicht der Fall ist. Die notwendigen Regelungen müssen deshalb als unmittelbar wirksame Rechtsverordnung erlassen werden.

Bonn, den 12. Oktober 1988

Gries

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333